

CONSULTATION

M  
MÉTRO

## Synthèse de l'atelier thématique 1

**De leur construction à leur exploitation :  
Quelle performance des différents projets de métro pour les déplacements ?  
Complexité technique, phase travaux, enjeux d'exploitation, coûts et financement...**

**18 novembre 2021 - Villeurbanne**

Dans le cadre de la 2e phase de la consultation, le public est invité à procéder à une analyse comparative des 4 projets de métro mis en débat.

Le premier atelier thématique de la phase 2 de la consultation s'est déroulé le 18 novembre 2021 à l'Espace Tête d'Or, de 18h30 à 21h00. Il avait pour objectif la comparaison des projets sur :

- Leur performance en termes de dessertes, de temps de transport, pour encourager le report modal
- Leur coût au regard de l'amélioration de service



Il s'est déroulé en présence de :

- Emilie BURQUIER du bureau d'études SETEC, qui a présenté une synthèse des différents projets d'extension A, B et D et de création de la ligne E au regard des enjeux de mobilité et de coûts,
- Jean-Christophe RENARD, qui a présenté le plan Avenir Métro du SYTRAL exposant les investissements à consentir sur le métro actuel
- Geoffrey DUFOUR et Florent GENETE du SYTRAL, qui ont présenté, à titre d'exemple, le prolongement actuel de la ligne B, jusqu'aux Hôpitaux Lyon Sud (Saint Genis Laval)

Il a réuni **25 personnes**, dont une partie importante venait de Lyon, mais également de Caluire, Villeurbanne, Sathonay Camp, Meyzieu, Brindas et Dardilly.

Suivez l'actu du projet !



Dessignons ensemble un territoire plus durable !

**SYTRAL**

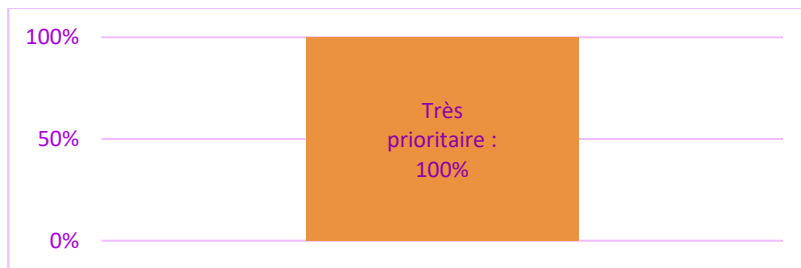


## SYNTHESE DE TRAVAUX

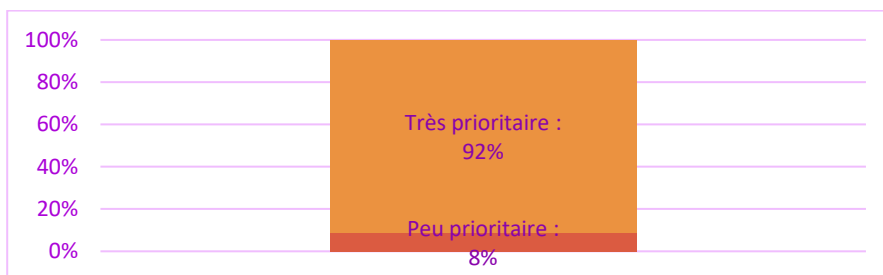
### ►► PRIORISATION DES CRITERES A PRENDRE EN CONSIDERATION DANS L'ANALYSE DES 4 PROJETS

LES 2 CRITERES CONSIDERES COMME PRIORITAIRES PAR LES PARTICIPANTS SONT :

- Augmentation de l'usage des transports collectifs urbains à horizon 2030 et report modal



- Accès aux emplois et aux principaux pôles générateurs de trafics



LES 2 CRITERES LES MOINS PRIORITAIRES SONT :

- Viabilité financière à court, moyen et long terme du système de mobilité
- Performance des transports collectifs urbains pour des déplacements vers les principaux pôles générateurs de trafics de la Métropole





## ▶▶ ANALYSE DE CHAQUE LIGNE AU REGARD DES DIFFERENTS CRITERES

Les participants ont été invités à analyser les 4 projets au regard des différents critères. Ils ont ainsi mis en avant les forces et les faiblesses des 4 projets les uns par rapport aux autres, au regard des différents sous-critères définis.




Suivez l'actu du projet !



Dessignons ensemble un territoire plus durable !

SYTRAL

	<b>Extension ligne A</b>	<b>Extension ligne B</b>	<b>Extension ligne D</b>	<b>Création Ligne E</b>
	<p>Les participants notent que ce fuseau est une zone de transit pour la Plaine de l'Ain. L'enjeu est donc de diminuer le nombre de véhicules pour fluidifier le trafic et assurer un bénéfice temps pour les personnes venant de l'Ain voulant rentrer dans la Métropole.</p> 	<p>L'enjeu pour la ligne B est important au regard de la difficulté de se rendre dans la Métropole. Une vitesse de desserte plus importante entre les pôles d'habitation du plateau, ainsi qu'un gain de temps important confèrent à ce projet un bénéfice réel pour les habitants. Par ailleurs, les participants notent que le projet structurera les liaisons Nord – Sud si un tracé via la gare de Sathonay, plus pertinent en termes d'intermodalité, peut être privilégié. Il présentera l'autre avantage de créer une connexion avec la gare Part Dieu et l'aéroport. En revanche, il est souligné que le train depuis Sathonay – Rillieux vers Part Dieu est plus rapide.</p>	<p>Les participants analysent que la distance entre les stations est trop courte pour être compétitive en termes de gain de temps. Qui plus est, la desserte actuelle de Vaise est plutôt bonne et ne justifie pas forcément de se densifier. Par ailleurs, les perspectives de report modal sont faibles, ce qui n'apporte pas sur ce critère un avantage réel.</p>	<p>Les liaisons viaires de l'ouest lyonnais sont sinueuses du fait de la topographie. Le projet de création de la ligne E apportera un réel et important gain de temps par rapport aux autres modes ; elle améliorera de manière significative la desserte de l'ouest lyonnais, en permettant une liaison directe entre Bellecour – Part Dieu et le désengorgement de Saxe. Il est également noté que le choix de terminus à Alai privilégie une intermodalité avec les gares SNCF de l'ouest lyonnais. Cependant, l'espace pour la création d'un P+R est assez restreint.</p>
<b>REALISER UN INVESTISSEMENT ADAPTE ET RAISONNE</b>	<p>La construction de cette extension présentera peu de contraintes, en raison de configurations géologiques et topographiques favorables. C'est l'un des avantages de ce projet. Cependant, la question de la pertinence de cet investissement se pose, en raison d'un parcours qui double avec le T3. Sur l'analyse des ratios financiers, les participants notent un report modal peu intéressant et un ratio Coût/efficacité faible</p>	<p>La longueur de l'extension génère un coût élevé en raison de réelles contraintes techniques (notamment la montée sur le plateau nord). Mais ces investissements laissent présager un fort report modal, rendant cet investissement intéressant comme le montre le ratio efficacité – performance. Enfin le projet de ZFE sur la métropole rend non seulement cohérent ce projet, mais montre qu'il est adapté à l'évolution de la mobilité au sein de la Métropole.</p>	<p>Ce projet présente le coût d'investissement le plus faible. Néanmoins, le faible report modal potentiel génère un coût par voyageur élevé.</p>	<p>Cet investissement permet un rééquilibrage partiel au sein de la métropole par la construction d'un mode lourd dans l'ouest lyonnais. Mais les participants soulignent que tout est à faire ! La nécessité de désengorgement du plateau du Point du Jour, rend cet investissement adapté à la situation, d'autant plus que le ratio investissement coût – personne transportée est intéressant. Le coût de cette création de ligne est élevé en raison de l'insertion du métro entre Bellecour et Part Dieu ; de plus, la topographie de l'ouest lyonnais est compliquée et génère de fortes contraintes techniques.</p>
<b>AUTRES CRITERES</b>		<p>Sur cette extension, la desserte de Rillieux et l'ouverture de la plaine de l'Ain et du Val de Saône, sont également à prendre en considération.</p>		<p>Les participants notent la faiblesse de l'actuel réseau de bus dans l'ouest lyonnais, ainsi qu'un faible maillage (notamment pour la desserte du 5<sup>ème</sup>) et est un mauvais fonctionnement du réseau.</p>

## LA PRIORISATION DES 4 PROJETS

Les participants font le constat des éléments suivants :

- Il y a une urgence pour désengorger la montée des soldats et le plateau Nord
- Il y a un besoin de création d'un métro pour désengorger l'ouest lyonnais, en soulignant la nécessité d'une solution de transport en mode « lourd » pour Lyon 5ème

Même si ces 2 critères n'étaient pas pris en considération dans cette analyse, il y a une nécessité à prendre en compte l'impact des flux venant des territoires voisins, et le volume de report modal généré par chaque projet.

**EN TERMES DE PERFORMANCE POUR LES DEPLACEMENTS, LES PARTICIPANTS CONSIDERENT MAJORITAIREMENT QUE L'EXTENSION DE LA LIGNE B PUIS LA CREATION DE LA LIGNE E SONT LES PROJETS LES PLUS PERTINENTS. LES PROJETS A ET D SONT CONSIDERES COMME LES MOINS PRIORITAIRES. CERTAINS PARTICIPANTS PROPOSENT LA FUSION DES LIGNES B ET E, AVEC POUR PRINCIPAUX ARGUMENTS DE FAIRE DES ECONOMIES ET D'EVITER CERTAINES DIFFICULTES TECHNIQUES.**

### EN SYNTHESE

#### Extension de la ligne A

Les participants notent 3 forces : les nouvelles dessertes notamment celle de l'OL Vallée et plus largement Décines et Meyzieu, éviter de faire rentrer des véhicules venant de l'Ain ou de l'Isère dans la Métropole et bénéficier d'une faible contrainte technique permettant d'avoir un coût moindre. En revanche, la principale faiblesse est le T3, qui ferait doublon.

#### Extension de la ligne B

Les participants notent le renforcement sur Rillieux, l'accès à l'emploi du plateau Nord, l'interconnexion avec Sathonay, un important report modal (cohérence avec la ZFE) et un critère de performance financière efficace. En revanche, les contraintes techniques de réalisation sont notées en faiblesse.

#### Extension de la ligne D

La force de ce projet est l'amélioration de la desserte de La Duchère (QPV), qui est en développement. En termes de faiblesses, les participants notent peu de gain en desserte, un coût élevé en raison de la courte distance et un report modal assez faible.

#### Création de la ligne E

Le principal atout est le désenclavement de l'ouest lyonnais, une desserte importante de polarités à ce jour peu desservies, la connexion avec le TTOL, le gain de temps que permet le tracé et l'investissement coût – personne transportée intéressant. Les faiblesses sont les contraintes techniques et la question du tracé entre Bellecour et Part Dieu.



## SYNTHESE DES ECHANGES

Lors du propos introductif fait par Emilie BURQUIER du cabinet SETEC, 2 questions ont été posées :

### COMMENT SONT EVALUES LES VOYAGEURS SUPPLEMENTAIRES CALCULES DANS LE REPORT MODAL ?

→ Emilie Burquier explique que l'ensemble des analyses ont été faite par un modèle de report identique pour l'ensemble des projets pour s'assurer de l'homogénéité de l'analyse. Le calcul comprend les personnes présentes dans le corridor étudié mais également l'ensemble des personnes venant de l'extérieur et transitant au sein du corridor.

### POURQUOI EXISTE-T-IL UN TEL ECART SUR L'INVESTISSEMENT AU KM POUR LA LIGNE B ?

→ Emilie Burquier expose que 2 facteurs impactent les investissements de ce projet : le premier est la connexion à Charpennes qui est complexe, le second est le dénivelé qui impose des travaux importants et coûteux

Lors de la présentation des investissements réalisés par Jean-Christophe RENARD sur le plan Avenir Métro, une question a été posée sur les aménagements intérieurs des prochains métros : **A LA FOIS SUR LES POIGNEES DE MAINTIEN ET SUR LA POSSIBILITE DE POUVOIR EMBARQUER DANS LE METRO LES VELOS AFIN DE FACILITER L'INTERCONNEXION.**

→ Jean Christophe RENARD a indiqué que pour les poignées de maintien, aucun changement de pourra intervenir car les contraintes de sécurité des rames ne le permettent pas. Pour ce qui est des vélos, il indique qu'à date, cela n'est pas prévu à la fois pour une raison d'encombrement des rames si les vélos venaient à bord, mais également parce que des parcs à vélo peuvent être réalisés aux abords des stations comme cela est le cas à Oullins. En revanche, il indique que dans le règlement de fonctionnement du métro, les trottinettes peuvent être embarquées.

Un intérêt est particulièrement porté sur la présentation de l'extension en cours de la ligne B jusqu'à Saint Genis Laval. Des questions portant sur les nuisances potentielles (notamment sonores mais également les vibrations) sur les puits de ventilation ont été posées.

→ Geoffrey DUFOUR a répondu que ces infrastructures ne présentent aucune nuisance au quotidien. Elles peuvent en générer en cas d'incident grave sur le réseau, nécessitant l'activation de la ventilation.

### DES QUESTIONS ONT ETE POSEES SUR LA FAÇON DONT LA METROPOLE DE LYON POURRAIT BENEFICIER DE FINANCEMENTS DE L'ETAT ET/OU DE L'EUROPE, COMME D'AUTRES METROPOLES ONT PU EN BENEFICIER (MARSEILLE NOTAMMENT).

→ Philippe Bossuet a répondu que la Métropole de Lyon a bien l'intention de demander une aide financière à l'Etat et à l'Europe ; néanmoins, aujourd'hui, le retour de l'Etat sur les demandes de financement d'appels à projet, sont assez faibles. Et l'Europe aujourd'hui n'a pas de programme permettant de financer ce type de projet.